



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 283 ]

नई दिल्ली, सोमवार, अक्टूबर 15, 2001/आश्विन 23, 1923

No. 283]

NEW DELHI, MONDAY, OCTOBER 15, 2001/ASVINA 23, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 15 अक्टूबर, 2001

सं. टीएएमपी/18/99-एमओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार मौजूदा दक्षता संबद्ध प्रशुल्क स्कीम की समीक्षा के लिए मरमुगाव पत्तन न्यास के अभ्यावेदन को अस्वीकार करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएएमपी/18/2001-एमओपीटी

मरमुगाव पत्तन न्यास

.....आवेदक

आदेश

(दिनांक 20 सितंबर, 2001 को पारित)

इस प्राधिकरण ने 24 नवंबर 1998 को मरमुगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) में जलयान संबंधी प्रभार (ईएलटी स्कीम) में दक्षता संबद्ध वृद्धि के निर्धारण से संबंधित आदेश पारित किया। प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित सूत्र को लागू करने से प्राप्त अनुभव के आधार पर प्रभार निर्धारण में व्यक्तिनिष्ठता को कम करने के लिए तथा व्यावहारिक बाधाओं को दूर करने के लिए स्कीम की समीक्षा की गई।

12 ईएलटी स्कीम की समीक्षा के दौरान उठने वाले विभिन्न मुद्दों को ओर एमओपीटी, गोवा खनिज अयस्क निर्यातक संघ (जीएमओईए) और अन्य प्रयोक्ता सगठनों के विचारों को ध्यान में रखते हुए प्राधिकरण द्वारा अपने 31 अगस्त, 2000 के आदेश द्वारा स्कीम में संशोधन किया गया।

- 2.1 एमओपीटी ने विभिन्न कारणों से इस संशोधित ईएलटी स्कीम की समीक्षा के लिए अभ्यावेदन भेजा है।
- 2.2 एमओपीटी ने अपने अभ्यावेदन में निम्नलिखित बातों का उल्लेख किया है :-
- (i) 1 अक्टूबर, 2000 से 18 नवंबर, 2000 तक यंत्रीकृत अयस्क प्रहस्तन संयंत्र में लदान किए गए 32 जलयानों में से 12 जलयानों ने ईएलटी स्कीम के अन्तर्गत निर्धारित सीमा को पार कर लिया।
  - (ii) सभी मामलों में विलंब, स्टॉकयार्ड में कार्गो कम पाए जाने के कारण हुआ, जिसकी व्यवस्था करने की जिम्मेदारी मुख्य रूप से पोतवणिकों की होती है।
  - (iii) एमओएचपी की उच्चतम लदान दर के बावजूद इन जलयानों ने निर्धारित सीमा को पार कर लिया।
  - (iv) हो सकता है नमूने का आकार छोटा हो। लेकिन पत्तन को यह डर है कि बार-बार इस प्रकार के मामले होने से, प्रयोक्ताओं की ओर से लापरवाही बरतने के कारण पत्तन को मिलने वाली प्रोत्साहन राशि का नुकसान हो सकता है।
- 2.3 एमओपीटी ने हमारे विचारार्थ निम्नलिखित निवेदन किए हैं :-
- (i) केवल बर्थ नं० 9 के लदान निष्पादन को ध्यान में रखकर ही ईएलटी स्कीम के फार्मूले को संशोधित किया जाए। ईएलटी स्कीम में शामिल बर्थ में लगाने से पूर्व की अवधि को शामिल न किया जाए और बर्थ पर कुल (टर्न अराऊंड) टाइम में, जलयान को बर्थ में लगाने से लेकर लदान पूरा होने के बाद वहां से हटाने तक के समय का परिकलन किया जाए।
  - (ii) एमओएचपी में लदान किए गए जलयानों के लिए निर्यातकों से संबद्ध चार्टरों द्वारा निर्धारित मौजूदा लदान दर 45000 टन प्रति दिन थी। अतः इस लदान दर को ईएलटी स्कीम में संशोधन करते समय मानदण्ड के रूप में रखने का प्रस्ताव है।
  - (iii) जब कि प्राधिकरण द्वारा इस प्रस्ताव की पूरी तरह समीक्षा नहीं कर ली जाती तब तक के लिए छूट न देने के लिए अंतरिम आदेश पारित किया जाए। यह निवेदन इस बात को ध्यान में रखकर किया गया है कि पत्तन प्रयोक्ता देशी से हुई धन वापसी पर दंडिक ब्याज के भुगतान की मांग कर सकते हैं।

3 एमओपीटी के अभ्यावेदन पर हमने 5 जनवरी, 2001 को हुई अपनी बैठक में विचार किया। यह निर्णय लिया गया कि स्कीम के बर्थ-पूर्व समय के विशेष संदर्भ में ईएलटी स्कीम की समीक्षा करने के लिए औपचारिक कार्यवाही की जाए। अंतरिम आदेश जारी करने संबंधी एमओपीटी के निवेदन को स्वीकार नहीं किया गया। यह निर्णय लिया गया कि जब तक समीक्षा की कार्यवाही करने के परिणामस्वरूप संशोधित आदेश जारी नहीं किया जाता तब तक 31 अगस्त, 2000 के हमारे आदेश में मूलतः निर्धारित व्यवस्था लागू रहेगी। इन निर्णयों की सूचना एमओपीटी को दे दी गई है।

4.1 निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार एमओपीटी के अभ्यावेदन की एक प्रति पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं को विशेष रूप से स्कीम के बर्थ में लगाने से पूर्व के समय के बारे में उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई। इस संबंध में प्राप्त टिप्पणियों का सार इस प्रकार है :-

#### भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

- (i) उन निर्यातकों के विचारों को पूरा महत्व दिया जाए जिन्होंने एमओपीटी के 14 नवंबर, 2000 के अपने पत्र में दिए गए इस कथन पर अपनी टिप्पणियाँ दी हों " कि कार्गो के समेकन के कारण यदि कोई देश हुई है तो वह प्रयोक्ता निर्यातकों के कारण हुई। "
- (ii) एमओपीटी को विशेष रूप से उन वर्तमान हालात को देखते हुए मौजूदा ईएलटी स्कीम में बर्थिंग-पूर्व अवरोध अवधि को शामिल न करने पर जोर नहीं देना चाहिए, जिसमें जहाज़ मालिक, चार्टर यह देखते हैं कि पत्तन हर प्रकार से सक्षम हो और अन्य पत्तनों से अच्छा हो जिससे कि जलयानों और वस्तुओं की प्रचालन लागत यथासंभव न्यूनतम स्तर पर हो। आज के प्रतिस्पर्धा के दौर में पत्तन को दक्ष और प्रतियोगी बनाना होगा अन्यथा यदि जापानी क्रेता अयस्क लौह का आयात गोवा से न करके आस्ट्रेलिया और ब्राजील जैसे देशों से करने लगे तो उन देशों को फायदा होगा जहाँ कार्गो प्रहस्तन कार्य तेजी से और दक्षतापूर्वक किए जाते हैं।

#### गोवा खनिज अयस्क निर्यातक संघ (जीएमओईए)

- (i) संशोधित ईएलटी स्कीम की समीक्षा करना इस समय उचित नहीं है क्योंकि जिस मुद्दे की समीक्षा करने की मांग की गई है वह रिकार्ड पर उल्लिखित किसी त्रुटि का संशोधन करना नहीं है बल्कि वह मुद्दा उस प्रचलित तर्क और दृष्टिकोण तथा आधार मॉडल का है जिसके आधार पर ईएलटी स्कीम बनाई गई थी।
- (ii) जिन मुद्दों को लेकर एमओपीटी समीक्षा करने की मांग कर रहा है वे नए नहीं हैं और पहले की चर्चाओं में भी उठाए गए हैं। स्पष्ट कारण तो बर्थ नं० 9 में राजस्व की हानि का है। यह समीक्षा निम्नलिखित आधार पर अनुचित है :-
  - (क) केवल एक महीने की अवधि में ईएलटी स्कीम को लागू करने के आधार पर अंतिम निर्णय लेना बहुत जल्दबाजी होगा। एमओपीटी का समीक्षा करने का अनुरोध छोटी सी अवधि अर्थात् गैर प्रतिनिधि नमूने के आधार पर किया गया है अतः इसे छोड़ देना चाहिए।
  - (ख) पत्तन नियोक्ता पिछले पांच वर्षों से लगभग वही है (जो कि आधारिक औसत है जिनके आधार पर ईएलटी स्कीम तैयार की गई है), और जिम्मेदार हस्तियाँ हैं जो वाणिज्यिक लाभ उद्देश्यों को लेकर चलती हैं। अतः एमओपीटी का यह आरोप, कि प्रयोक्ता जानबूझकर लापरवाही बरतते हैं और कार्गो की व्यवस्था नहीं कर पाते, अनुचित और निराधार है।
  - (ग) प्राधिकरण के 31 अगस्त, 2000 के आदेश में विशेष रूप से यह प्रावधान है कि पुरानी स्कीम से राजस्व अर्जन को सभी परिस्थितियों में संरक्षण का आधार नहीं माना गया है, इसीलिए एमओपीटी के बर्थ नं० 9 में प्रोत्साहन का भुक्कसान होने के कारण से ईएलटी स्कीम की समीक्षा करने के अनुरोध पर विचार नहीं किया जा सकता।

- (घ) प्राधिकरण ने चूंकि जलयान संबंधी प्रभारों के प्रस्ताव के साथ संशोधित ईएलटी स्कीम की समीक्षा करने की संभावना को पहले ही नकार दिया है अतः इस स्थिति में समीक्षा करना उचित नहीं होगा, इसीलिए बर्थिंग- पूर्व समय के विशिष्ट सदर्थ में संशोधित ईएलटी स्कीम की औपचारिक समीक्षा शुरू करने के निर्णय पर पुनर्विचार करने का अनुरोध किया गया है।

#### मरमुगाव शिप एजेंट एसोसिएशन (एमएसएए)

- (i) एमओपीटी न केवल पहले माह (अक्टूबर, 2000) को ही समीक्षा याचिका का आधार माना है। यह निवेदन किया गया है कि पत्तन मानसून के मौसम के बाद लौह अयस्क के लदान के लिए सितंबर के मास में खुलता है परंतु अक्टूबर में ही जलयानों का भारी मात्रा में नामांकन हो जाता है क्योंकि सितंबर में मानसून बाद की कुछ मध्यवर्ती फुहारे पड़ती रहती हैं और कार्गो इतना गीला हो जाता है कि जहाज तक ले जाना मुश्किल हो जाता है। निर्यातकों द्वारा समय पर कार्गो उठाने के भरसक प्रयास करने के बावजूद अक्टूबर में भी खानों में मानसून बाद की मध्यवर्ती फुहारे स बर्थ नं० 9 और 10 में लदान एवं उतराई स्थल प्रभावित होते हैं, और सामान्य प्रहस्तन में औसत से अधिक समय लगता है। यही कारण है कि अक्टूबर में कार्गो उठाने का इंतजार करना पड़ता है। यह स्थिति पिछले वर्षों में बनती रही है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत आंकड़े इस बात के साक्षी हैं। अक्टूबर माह में 20 से 10 जलयान रिबेट पाने के पात्र थे जबकि नवंबर में केवल दो ही जलयान रिबेट के लिए पात्र थे और इसी प्रकार दिसंबर माह में तथा जनवरी एवं फरवरी, 2001 में बहुत ही कम जलयान रिबेट के लिए पात्र थे।
- (ii) पत्तन द्वारा प्रयोक्ताओं को दी गई सूचना के अनुसार बर्थ नं० 9 में जलयानों का बर्थिंग- पूर्व अवरोधन समय नवंबर (1.29 दिन), दिसंबर (2.05 दिन) और जनवरी, 2001 (1.91 दिन) में अक्टूबर (2.41 दिन) की तुलना में सबसे कम था। धन वापसी के पात्र जलयानों की संख्या परवर्ती महीनों में और भी कम हो जाएगी; और इसलिए एक माह के या मौसम की शुरुआत के अनुभव के आधार पर ईएलटी स्कीम की समीक्षा करने का कोई कारण दिखाई नहीं देता।
- (iii) यदि वर्तमान ईएलटी स्कीम से कार्गो के लिए प्रतीक्षा करने वाले जलयानों के लिए विलंब को शामिल न करना आवश्यक समझा जाता है तो 2.83 दिन का बर्थिंग- पूर्व अवरोधन के फार्मूले में बर्थ पर पहले से तैयार जलयानों को समायोजित करने के लिए कुछ कमी करनी होगी, परंतु इसके लिए विभिन्न कारणों से अभी प्रतीक्षा करनी होगी।
- (iv) ईएलटी स्कीम में 2.83 दिन की बर्थिंग- पूर्व औसत अवधि का परिकलन करते समय उपर्युक्त उप पैरा (i) में वर्णित कारणों से जलयानों की प्रारंभित प्रतीक्षा अवधि को निर्धारित सीमा में पहले ही शामिल कर लिया गया है।

4.2 गोवा वाणिज्य एवं उद्योग मंडल ने कोई टिप्पणी नहीं भेजी है।

5. प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों की प्रतियाँ प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में एमओपीटी को भेजी गई थीं। एमओपीटी द्वारा प्रत्युत्तर में प्रस्तुत तथ्यों का सार इस प्रकार है :-

- (i) संशोधित ईएलटी स्कीम के अंतर्गत बर्थिंग- पूर्व समय को प्रयोक्ता द्वारा कार्गो के समेकन में हुए विलंब समय में शामिल नहीं किया जाना चाहिए।

- (ii) अयस्क व्यापार की वैधता और ऐसे अन्य कारकों के बारे में जिनका पत्तन द्वारा अपनी स्थापना के बाद कई दशक से किए जा रहे लौह यातायात पर कोई प्रभाव नहीं पड़ा है, आईएनएसए, जीएमओईए और अन्य संगठनों द्वारा बार-बार दोहराए गए उन्हीं तर्कों का कोई महत्व नहीं है।
- (iii) जहां तक जीएमओईए के विवाद का संबंध है, यह बताया गया है कि पत्तन ने पूर्व संशोधित ईएलटी स्कीम (30 सितंबर, 2000 तक) की गणना टीएएमपी के 30 नवंबर, 1998 के आदेश के अनुसार जलयान संबंधी प्रभावों की समग्रता के अनुक्रम में की है। ईएलटी स्कीम से होने वाली आय को जलयान संबंधी प्रभावों में संशोधन के कारण होने वाली आय से भिन्न समझा जाएगा।
- (iv) यह सहमति हुई है कि निर्धारित सीमा गत कई वर्षों से अधिक, कम या असाधारण कार्य दशाओं से प्रभावित गत 5 वर्ष के निष्पादन पर आधारित होगी। परंतु इस प्रकार गणना की गई अवधि का पत्तन के हितों पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा और निर्यातकों द्वारा कार्गो के संचयन के कारण हुए विलंब को पृथक् करना आवश्यक होगा ताकि बर्थ नं० 9 में वास्तविक उत्पादकता का पता लगाया जा सके।
- (v) वर्तमान ईएलटी स्कीम इस सीमा तक त्रुटिपूर्ण है कि यह क्षमता में वृद्धि करने वाली एजेंसी को पुरस्कृत नहीं करती प्रत्युत् उच्चतर लागत (जैसे कामगारों को प्रोत्साहन, आबाधित सेवाओं आदि के लिए मशीनरी की अपेक्षाकृत अधिक अनुस्क्षण लागत) पर अधिक दक्ष होने से पत्तन को नुकसान ही होता है।

6. एमओपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह अक्टूबर 1995 से मई, 2000 तक की अवधि और अक्टूबर, 2000 से मई 2001 तक की अवधि में एमओएचपी पर प्रहस्ति जलयानों के संबंध में (बर्थिंग- पूर्व प्रतीक्षा समय का जलयान- वार ब्योग पूरे विवरण सहित प्रस्तुत करे। एमओपीटी ने अपेक्षित सूचना प्रस्तुत कर दी है।

7. इस मामले में एमओपीटी ने 14 मई, 2001 को संयुक्त सुनवाई की गई और जलयान संबंधी प्रभावों के संशोधन के लिए एमओपीटी के प्रस्ताव के साथ ही इस मामले पर भी चर्चा की गई। संयुक्त सुनवाई में इस मामले के संबंध में निम्नलिखित निवेदन किए गए :-

#### मरमुगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी)

- (i) हम अपना कोई दोष न होने पर भी रिबेट दे रहे हैं। टीएएमपी को इस संबंध में कोई निर्णय अवश्य करना होगा। (पुरानी स्कीम में कामचलाऊ लंगर शुल्क का प्रावधान था, जबकि अब नहीं है)।
- (ii) हमें जलयान को प्रवेश करने की अनुमति देनी पड़ती है; अन्यथा वे अपने आगमन को रजिस्टर कैसे कराएंगे और बर्थ आदि की मांग कैसे करेंगे? हम उन्हें बाहर नहीं रख सकते।

#### गोवा वाणिज्य एवं उद्योग मंडल (जीसीसीआई)

- (i) ईएलटी फार्मूला बिल्कुल सही है। 2.83 दिन की कमी है। एमओपीटी उसे बढ़ाने का प्रयास कर रहा है।
- (ii) यातायात में वृद्धि हुई है और पत्तन 2 करोड़ ₹0 से अधिक का प्रीमियम अर्जित कर रहा है।
- (iii) एमओपीटी ने पंचवर्षीय औसत में परिवर्तन को ध्यान में रखकर निर्धारित कटऑफ आंकड़ों को अद्यतन नहीं किया है।

8. इस मामले में हालांकि कार्यवाही की जा रही है तथापि एमओपीटी प्रतिमाह ईएलटी स्कीम के निष्पादन के बारे में सूचना नियमित रूप से भेज रहा है। इन सभी सूचनाओं में इस बात पर जोर दिया जाता है कि मूल ईएलटी स्कीम की तुलना में संशोधित ईएलटी स्कीम को लागू करने से 'सैद्धांतिक नुकसान' हो रहा है।

9. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में और सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :-

- (i) मूल ईएलटी स्कीम के अंतर्गत, पत्तन एमओएचपी में लदान किए गए लगभग सभी जलयानों पर प्रीमियम अर्जित कर रहा था। ईएलटी स्कीम के संशोधन के समय पत्तन ने मूल ईएलटी स्कीम के अंतर्गत अर्जित राजस्व के संरक्षण का भी तर्क दिया। यह प्राधिकरण इस अनुरोध से सहमत नहीं है।
- (ii) एमओपीटी की सूचना के अनुसार होने वाला वित्तीय नुकसान यदि ईएलटी स्कीम बने रहे तो उस पर अर्जित होने वाली प्रीमियम के संदर्भ में है। निःसंदेह इस स्कीम के अंतर्गत निवल आय उस आय से कम है जो यदि मूल स्कीम बनी रहती तो एमओपीटी को होती। परंतु वास्तव में संशोधित ईएलटी स्कीम से एमओपीटी को कोई नुकसान नहीं हुआ है।
- (iii) जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है, एमओपीटी की सूचना के अनुसार 'सैद्धांतिक नुकसान' उस आय के संदर्भ में है जो पत्तन ईएलटी स्कीम के अंतर्गत अर्जित करता। इसे वास्तव में नुकसान नहीं कहा जा सकता। पत्तन द्वारा दिखाया गया सैद्धांतिक नुकसान उस कमी की मात्रा को दर्शाता है जिसे पत्तन को प्राप्त अनुचित लाभ कहा जा सकता है। उल्लेखनीय है कि मूल ईएलटी स्कीम से प्राप्त होने वाले राजस्व के संरक्षण के मुद्दे पर इस प्राधिकरण ने संशोधित स्कीम लागू करते समय विशेष रूप से विचार किया था। उस समय यह निर्णय किया गया था कि मूल स्कीम से प्राप्त होने वाले राजस्व को संरक्षण का आधार नहीं माना जा सकता। ऐसी स्थिति में मूल स्कीम के संदर्भ में (सैद्धांतिक) वित्तीय नुकसान का विनिर्धारण करना संगत नहीं है और न ही इसकी संवीक्षा की आवश्यकता है।
- (iv) पत्तन द्वारा उद्धृत 'सैद्धांतिक नुकसान' का एक कारण यह है कि वर्तमान स्कीम कामचलाऊ लंगर शुल्क पर लागू नहीं है। ईएलटी स्कीम में मध्य धारा में यानांतरण में लगने वाले समय को शामिल करने के मुद्दे पर इस प्राधिकरण ने वर्तमान स्कीम को लागू करते समय विशेष रूप से विचार किया था। उस मामले से संबंधित कार्यवाही में एमओपीटी ने बताया था कि इस प्रचालन को ईएलटी स्कीम में शामिल न किया जाए क्योंकि यानांतरण में विलंब होने से आने वाले/ जाने वाले अन्य जलयानों पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा। जीएमओईए ने भी इस पर सहमति व्यक्त की थी। तदनुसार यह निर्णय किया गया था कि स्कीम के अंतर्गत केवल जलयान के पत्तन में प्रवेश करने की अवधि से लेकर बर्थ से जाने तक की अवधि को शामिल किया जाएगा। अतः इस प्रावधान के संबंध में कोई परिवर्तन करने की आवश्यकता नहीं है।
- (v) जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है, एमओपीटी द्वारा सूचित नुकसान उस अतिरिक्त प्रीमियम के 'नुकसान' के संदर्भ में है जो मूल ईएलटी स्कीम के अंतर्गत अर्जित होती है, और कामचलाऊ लंगर शुल्क पर होने वाले (सैद्धांतिक) नुकसान के संदर्भ में है।

एमओपीटी द्वारा प्रतिमाह सूचित स्थिति से पता चलता है कि एमओएचपी में अक्टूबर, 2000 से मई, 2001 के बीच प्रहस्ति 160 जलयानों में से केवल 50 मामलों में एमओपीटी को बर्थ किराये पर रिबेट का भुगतान करना पड़ा। इस स्कीम को लागू करने से पत्तन को इस अवधि में हुई निवल अतिरिक्त आय लगभग 81 लाख रुपये है। ऐसी स्थिति में इस आशंका का कोई कारण नहीं है कि ईएलटी स्कीम के लागू करने से पत्तन की वित्तीय पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है।

- (vi) एमओपीटी में जलयान संबंधी प्रभारों को अभी हाल में संशोधित किया गया है। ईएलटी स्कीम से होने वाली आय पर जलयान संबंधी गतिविधि के अंतर्गत विचार किया जाता है। ऐसा इसलिए करना पड़ा क्योंकि एमओएचपी में निष्पादन सुधारों से संबंधित कुछ व्ययों पर कार्गो संबंधी प्रभारों के संशोधन के समय विचार किया गया था। एमओपीटी को ईएलटी से संबंधित आय एवं व्यय का पृथक् खाता रखने का सुझाव पहले ही दिया जा चुका है जिससे उत्पादकता में सुधारों के परिणामस्वरूप पत्तन पर पड़ने वाले निवल प्रभाव की स्पष्ट तस्वीर उभर सके। एमओएचपी के बर्थ किराया प्रभारों को अभी हाल में संशोधित करके 15% बढ़ा दिया गया है। इससे एमओपीटी संशोधित बर्थ किराये पर यथास्थिति प्रीमियम वसूल कर सकेगा और रिबेट दे सकेगा। गत वर्षों की प्रवृत्ति को ध्यान में रखकर और गत 5 वर्षों में उत्पादकता में हुए सुधारों को देखते हुए भविष्य में यह प्रवृत्ति दिखाई देती है कि पत्तन द्वारा जिन मामलों में रिबेट दी जाएगी वे मामले उन भागलों की तुलना में कम होंगे जिनमें पत्तन प्रीमियम की वसूली कर सकता है। ऐसी स्थिति में ईएलटी स्कीम से होने वाली अतिरिक्त निवल आय में भविष्य में वृद्धि होने की संभावना दिखाई देती है। उल्लेखनीय है कि एमओपीटी द्वारा भी जलयान संबंधी प्रभारों में संशोधन करने से होने वाली आय का आकलन करते समय इस स्थिति को स्वीकार किया गया था। एमओपीटी ने स्वयं ईएलटी से बर्थ किराये और लंगर शुल्क की पूर्व संशोधित दर पर वर्ष 2001-02 और 2002-03 के लिए प्रतिवर्ष 245 लाख ₹0 की निवल आय होने का (अर्थात् प्रीमियम में से रिबेट घटाकर) अनुमान लगाया था।
- (vii) एमओपीटी के बर्थिंग- पूर्व अवरोधन को शामिल न करने के अनुरोध पर प्राधिकरण द्वारा संशोधित ईएलटी स्कीम बनाते समय पहले ही विचार किया जा चुका है। एमओपीटी और प्रयोक्ता दोनों ही इस बात से सहमत थे कि यह स्कीम लंगर प्रभारों पर भी लागू होनी चाहिए। एमओपीटी के बर्थिंग- पूर्व होने वाले कुछ विलंबों को शामिल न करने के लिए किए गए अनुरोध पर सहमति नहीं हुई थी क्योंकि पंचवर्षीय औसत में भी जिसके अनुसार निष्पादन का मापन किया जाएगा इन विलंबों को ध्यान में रखा गया था।
- (viii) अधिकतम (कट ऑफ) अवधि का निर्धारण गत 5 वर्ष की अवधि के दौरान प्राप्त निष्पादन के आधार पर किया गया है। अधिकतम कटऑफ सीमा में निर्धारित औसत बर्थिंग- पूर्व अवरोध समय में कार्गो के समेकन में हुआ विलंब भी शामिल है। यह सोचना तर्कसंगत हो सकता है कि कार्गो के समेकन में होने वाला विलंब गत वर्षों में भी हुआ होगा क्योंकि इस प्रकार के विलंब जहाज़रानी उद्योग का हिस्सा रहे हैं (और हैं भी)। जीएमओईए के यह तर्क इस परिप्रेक्ष्य में पूर्णतया संगत हैं कि पत्तन प्रयोक्ता पिछले पांच वर्षों से लगभग वही हैं, और वे वाणिज्यिक प्रचालन से जुड़े जिम्मेदार संगठन हैं। इसके अलावा, कोई भी पोतस्वामी ईएलटी स्कीम का फायदा लेने के लिए अपने जहाज़ को विलंबित नहीं करना चाहेगा। बर्थ किराये में रिबेट का लाभ जहाज़ की स्थायी लागत के बराबर कहीं नहीं हो सकता। वास्तविक निष्पादन की तुलना चूंकि अधिकतम कटऑफ सीमा से की जाती है अतः एमओपीटी केवल कार्गो के समेकन में हुए विलंबन को वास्तविक निष्पादन में शामिल न किए जाने की मांग नहीं कर सकता।
- (ix) बर्थिंग- पूर्व अवरोध के दो घटक हैं - पत्तन के कारण हुआ विलंब और प्रयोक्ताओं के कारण हुआ विलंब। एमओपीटी का बर्थिंग- पूर्व अवरोध समय को शामिल न करने का अनुरोध उस स्थिति में उचित हो सकता है जब यदि यह पता चले कि प्रयोक्ताओं के कारण हुआ विलंब अधिकतम कटऑफ सीमा में निर्धारित बर्थिंग- पूर्व अवरोध समय का हिस्सा है। वास्तविक निष्पादन में होने वाले इसी प्रकार के विलंब से काफी भिन्न हो सकता है और इस प्रकार का विलंब बर्थिंग- पूर्व अवरोध समय की समग्र प्रवृत्ति के अनुपात में नहीं होता।

- (x) अक्टूबर, 1995 मई, 1996 से अक्टूबर, 1999 मई, 2000 तक अवधि से संबंधित पांचवर्षीय औसत के आधार पर, ईएलटी स्कीम में अधिकतम कटऑफ सीमा में बर्थिंग- पूर्व अवरोध समय 2.83 दिन निर्धारित किया गया है। इसमें पत्तन के कारण हुए विलंब के 0.86 दिन और प्रयोक्ताओं के कारण हुए विलंब के 1.87 दिन शामिल हैं (जिसमें कार्गो के चट्टा न लगाने के कारण हुए विलंब के 1.87 दिन भी शामिल हैं)। एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत अक्टूबर, 2000 से मार्च, 2001 तक की बर्थिंग- पूर्व अवरोध अवधि (अर्थात् वर्तमान ईएलटी स्कीम को लागू करने के बाद की अवधि) के आंकड़ों में औसत बर्थिंग- पूर्व अवरोध समय 1.80 दिन दिखाया गया है। इसमें पत्तन के कारण हुए विलंब के 0.46 दिन और प्रयोक्ताओं के कारण हुए विलंब के 1.34 दिन शामिल हैं। कार्गो का चट्टा न लगाने के कारण औसत विलंब 1.22 दिन का बताया गया।

जहाँ तक अधिकतम (कटऑफ) सीमा का संबंध है, अक्टूबर, 2000 से मार्च, 2001 की अवधि में बर्थिंग- पूर्व अवरोध समय में निश्चित रूप से कमी हुई है। प्रयोक्ताओं के कारण हुए विलंब का हिस्सा लगभग 69% है; जबकि अक्टूबर, 2000 से मार्च, 2001 की अवधि में बर्थिंग- पूर्व अवरोध समय में उसका हिस्सा लगभग 74% है। इससे पता चलता है कि प्रयोक्ताओं के कारण हुए विलंब की यदि 5 वर्षीय अवधि के औसत से तुलना की जाए तो यह अक्टूबर, 2000 - मार्च, 2001 की अवधि में बर्थिंग- पूर्व अवरोध समय से कुछ ही अधिक है। तथापि स्कीम में बर्थिंग- पूर्व अवरोध समय को शामिल करने से एमओपीटी लाभप्रद स्थिति में नहीं रहा। अक्टूबर, 2000 से मार्च 2001 की अवधि में एमओपीटी के बर्थिंग- पूर्व अवरोध समय के घटक में लगभग 1 दिन की औसत कमी रही है जिसका उपयोग एमओएचपी में तदनुसूची अवधि में लदान कार्य में आई कमी को पूरा करने के लिए किया जा सकता था और जलयान भी निर्धारित अधिकतम (कटऑफ) सीमा के भीतर रहते। ऐसी स्थिति में ईएलटी स्कीम में बर्थिंग- पूर्व अवरोध अवधि को केवल इस आधार पर शामिल न करने का कोई कारण दिखाई नहीं देता कि इसका एमओपीटी की वित्तीय स्थिति पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा।

- (xi) पोतवणिकों द्वारा कार्गो को समेकित करने में होने वाले संभव विलंब का पत्तन द्वारा समाधान किया जा सकता है। पत्तन केवल ऐसे ही जलयानों को पत्तन में प्रवेश करने की अनुमति दे सकता है जिनके पास स्टैकयार्ड में लदान के लिए ऐसा पर्याप्त कार्गो हो जो संबंधित पोतवणिकों द्वारा इस आशय से प्रमाणित हो। इसके अलावा निर्दिष्ट समयावधि के बाद बर्थ को अनधिकृत रूप से घेरने के लिए दंडस्वरूप बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के संबंध में एमओपीटी की दरों के मान में अंतर्विष्ट मौजूदा प्रावधान में संशोधन किया जा सकता है जिससे लदान के लिए पर्याप्त कार्गो न होने की स्थिति में बर्थ में बेकार खड़े जलयानों को शामिल किया जा सके। उल्लेखनीय है कि बर्थ में बेकार खड़े जलयानों को हतोत्साहित करने के लिए एमओपीटी की दरों के मान में भी इस प्रकार का प्रावधान है।

एमओपीटी को सुझाव दिया गया है कि वह उपर्युक्त सुझावों की समीक्षा करे और दरों के मान में मौजूदा शर्तों में कोई संशोधन किया जाना हो तो उसके प्रस्ताव प्रस्तुत करे। एमओपीटी के लिए यह उपयोगी होगा कि वह ऐसा प्रस्ताव तैयार करते समय अपने प्रयोक्ताओं से परामर्श करे। परंतु यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि कार्गो की कमी होने पर बर्थ में जलयानों के बेकार खड़े होने की अवधि की गणना ईएलटी स्कीम के अंतर्गत वास्तविक निष्पादन का मापन करते समय उस समय से की जाएगी जिस समय अधिकतम (कटऑफ) सीमा का निर्धारण करते समय इन विलंबों की गणना की गई होगी।



(xii) वर्ष 1995 -96 से 1999 - 2000 की पांच वर्ष की अवधि के दौरान औसत दैनिक लदान दर 47040 टन थी। तदनुसार 2000 -01 में साफ मौसम के लिए अधिकतम (कटऑफ) सीमा में यह लदान दर निर्धारित की गई है। जब गत पाचवर्षीय औसत लदान दर 45000 टन प्रति दिन से अधिक हो जाए तो लदान दर का स्तर कम करके 45000 टन प्रति दिन करने का कोई औचित्य नहीं है।

(xiii) जीएमओईए ने जैसा कि सही कहा है, इस मामले में एमओपीटी द्वारा उठाए गए मुद्दे रिकार्ड में प्रत्यक्ष दिखाई देने वाली त्रुटियों के सुधार के संबंध में नहीं हैं। एमओपीटी ने इस प्राधिकरण से केवल यह अनुरोध किया है कि वह संशोधित ईएलटी स्कीम बनाते समय अपनाए गए तर्क एवं दृष्टिकोण में सुधार करे। इसके अलावा एमओपीटी द्वारा उठाए गए मुद्दे नये नहीं हैं और संशोधित ईएलटी स्कीम बनाने से संबंधित कार्यवाहियों में इन पर विचार किया जा चुका है। एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचना से पता चलता है कि ईएलटी स्कीम को अक्टूबर, 2000 से मई, 2000 की अवधि में लागू करने से पत्तन की वित्तीय स्थिति पर उसका कोई प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ा है। ऐसी स्थिति में संशोधित ईएलटी स्कीम की समीक्षा करने के संबंध में एमओपीटी के अनुरोध का कोई महत्व नहीं है।

10. परिणामस्वरूप और ऊपर दिए तर्कों तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण वर्तमान ईएलटी स्कीम की समीक्षा करने के एमओपीटी के प्रस्ताव को अस्वीकार करता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[ सं. विज्ञापन/143/असाधारण/2001 ]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

New Delhi, the 15th October, 2001

**No. TAMP/18/99-MOPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby rejects the representation of the Mormugao Port Trust for a review of the existing Efficiency Linked Tariff Scheme as in the Order appended hereto.

32 OCT 2001-2

## SCHEDULE

Case No. TAMP/18/99-MOPT

The Mormugao Port Trust

---

Applicant

ORDER

(Passed on this 20th day of September 2001)

This Authority passed an Order on 24 November 1998 prescribing an efficiency linked increase in the Vessel Related Charges (ELT Scheme) at the Mormugao Port Trust (MOPT). Based on the experience gained from operationalisation of the formulation approved by this Authority, the Scheme was to be reviewed to reduce subjectivity in assessment and remove practical difficulties.

1.2. In the light of various issues that arose during the review of the ELT Scheme, and taking into consideration the views of the MOPT, the Goa Mineral Ores Exporters' Association (GMOEA) and other user organisations, the Scheme was revised by this Authority vide its Order dated 31 August 2000.

2.1. The MOPT has sent a representation for a review of the (revised) ELT Scheme on various grounds.

2.2. The MOPT has made the following points in its representation:

- (i). Out of 32 vessels loaded at the Mechanised Ore Handling Plant (MOHP) from 1 October 2000 to 18 November 2000, 12 vessels have exceeded the cut off limit prescribed under the ELT Scheme.
- (ii). In all the cases, the delay is due to shortage of cargo at the stockyard, which is primarily the responsibility of the shippers to arrange.
- (iii). These vessels have exceeded the cut-off limits in spite of a high loading rate achieved by the MOHP.
- (iv). The sample size considered may be small. But, the Port is apprehensive of repetition of such instances in which the Port's incentive is lost for reasons of negligence on the part of the users.

2.3. The MOPT has made the following requests for our consideration:

- (i). The formula for ELT Scheme may be modified by taking into account only the loading performance at Berth No. 9. The weightage given in the existing ELT Scheme to pre-berthing period should be excluded and the turn-around time at the berth should be calculated from the time the vessel is berthed till it is unberthed after completion of loading.
- (ii). The present loading rate fixed by the charters with the exporters for the vessels loaded at the MOHP is around 45000 tonnes per day. Hence this load rate is proposed as the norm while revising the ELT Scheme.
- (iii). An interim order may be passed for not releasing the rebate until the proposal is entirely reviewed by this Authority. This request has been made keeping in view the possible demand from the port users for payment of penal interest on delayed refund.

3. The representation of the MOPT was considered by us in our meeting held on 5 January 2001. It was decided to initiate a formal proceeding to review the ELT Scheme with a specific reference to the pre-berthing time component of the Scheme. The request of the

MOPT to issue an interim Order was not acceded to. It was decided that unless and until the review proceedings resulted in a revised Order, the arrangement originally prescribed in our Order dated 31 August 2000 would remain in force. These decisions were conveyed to the MOPT.

4.1. In accordance with the procedure prescribed, a copy of the representation of the MOPT was forwarded to the concerned representative bodies of port users for comments specifically on the pre-berthing time component of the Scheme. The comments received are summarised below:-

**Indian National Shipowners Association (INSA)**

- (i). Due weightage may be given to the views of the exporters who will forward their comments on the statement made by the MOPT in its letter dated 14 November 2000 that "Delay, if any, on account of consolidation of cargo is attributed to the user exporters."
- (ii). The MOPT shall not insist on exclusion of the pre-berthing detention from the present ELT Scheme, specially under the present scenario where the ship owners, charterers, etc., look for an efficient and competitive port so as to keep the operational cost of vessels and commodities to a minimum possible level. The Port has to become efficient as well as competitive and user friendly in the present competitive scenario; otherwise, countries like Australia & Brazil, where the handling operations are faster and efficient, will be benefited further, if Japanese buyers shift their share of import of Iron ore from Goa to these countries.

**The Goa Mineral Ore Exporters' Association (GMOEA)**

- (i). A review of the revised ELT scheme is unwarranted at present as the issue sought to be reviewed is not a rectification of a mistake apparent on record, but of prevailing logic and approach, and base model on which the ELT scheme has been designed.
- (ii). The issues on the basis of which the MOPT is seeking review are not new; and, have been raised during earlier deliberations, the apparent reason being a loss of revenue at berth no. 9. The review is unjustified on the following grounds:
  - (a). It is extremely premature to arrive at the conclusive decision based on the operation of the ELT scheme for a period of one month only; and hence, the MOPT's request for a review is based on an unrepresentative sample and should be dropped.
  - (b). The Port users are largely the same over the last five years (which constitutes the base average on which the ELT Scheme is designed); and, are responsible entities which operates with commercial profit motives. Therefore, the MOPT's allegation that users acts in a willful negligence and fails to arrange the cargo is an unfounded one and baseless.
  - (c). The Authority's order dated 31 August 2000 specifically provides that the revenue earnings from the old scheme is not to be taken as a base for protection under all circumstances; hence, the MOPT's request to review the ELT scheme based on the reason of loss of incentive at berth no. 9 cannot be considered.
  - (d). Since the Authority had already ruled out the possibility of review of the revised ELT scheme along with the proposal of the vessel-related charges, the review at this stage is unwarranted; hence, it is requested

to reconsider the decision to initiate a formal review of the revised ELT scheme with specific reference to the pre-berthing time component.

**The Mormugoa Ship Agents Association (MSAA)**

- (i). The MOPT has considered only the first month (October 2000) as the basis of its review petition. It is submitted that the Port opens in the middle of September after the monsoon season for shipment of iron ore, but heavy nomination of vessels takes place only during October, as there are some intermittent post-monsoon showers in September and the cargo still remains too wet to ship. In spite of the best efforts of the exporters to collect cargo in time, the intermittent post-monsoon showers at mines even in October affects the loading and discharging points at berth no. 9 and 10; and, the normal handling takes more than the average time. This is the reason the vessels have to wait for collection of cargo during October. This situation has been happening during earlier years also. The data submitted by the port is a testimony to this effect. In the month of October, 10 out of 20 vessels were eligible for the rebate whereas in November, only two vessels were eligible for the rebate and likewise very few vessels were eligible for rebate in the month of December and, January & February 2001.
- (ii). The pre-berthing detention of vessels at berth no. 9 as informed by the port to the users for the months of November (1.29 days), December (2.05 days) and, January 2001 (1.91 days) were all lower than the pre-berthing detention in October (2.41 days). The number of vessels eligible for refund will go down further in the subsequent months; and, therefore, there appears to be no ground for revision of the ELT scheme based on the experience of one month or at the beginning of the season.
- (iii). If at all it is considered necessary to exclude the delay on account of vessels waiting for cargo from the present ELT scheme, then, the pre-berthing detention formula of 2.83 days will have to be lowered down further to accommodate the vessels already having the cargo ready at berth, but have to wait for various other reasons.
- (iv). While arriving at the figure of 2.83 days as the average pre-berthing detention in the ELT scheme, initial waiting period of the vessels for reasons explained in sub-para (i) above have already been covered in the cut-off limit.
- (v). In view of above, sufficient time may be allowed for implementation of the scheme, (at least one season); and, based on its results, the case may be taken up at the end of the season.

4.2. The Goa Chamber of Commerce and Industry has not sent any comments.

5. Copies of the comments received from the user-organisations were forwarded to the MOPT as feed back information. The points made by the MOPT in response are summarised below:-

- (i). Pre-berthing time under the revised ELT Scheme should exclude the time on account of delay in consolidation of cargo by the user.
- (ii). The same argument repeatedly advanced by the INSA, GMOEA and others on the viability of ore trade and other factors, which have not affected the iron ore traffic through this port for decades of its existence, has no substance.
- (iii). As regards the contention of the GMOEA, it is stated that the port had reckoned the pre-revised ELT Scheme (upto 30 September 2000) as a sequel to the totality of vessel-related charges as per the TAMP Order dated 30 November 1998. The TAMP had itself clarified that the income from the

revised ELT Scheme is to be treated as different from that arising out of vessel-related charges revision.

- (iv). It is agreed that the cut off limits will be based on past 5 years performance evening out the effect of high, low or abnormal working conditions over a period of time. The period reckoned should, however, not weigh against the interest of the port and the delay on account of cargo accumulation by the exporters needs to be isolated in order to find the actual productivity at berth no. 9.
- (v). The present ELT Scheme is defective to the extent that it does not reward the agency that enhances efficiency; but, on the contrary, results in losses to the port for becoming more efficient at a higher cost (e.g., incentive to workers, relatively high maintenance cost of machinery for uninterrupted service etc.).

6. The MOPT was requested to furnish vessel-wise details of pre-berthing waiting time (with its break up) relating to vessels handled at the MOHP for the period from October 1995 to May 2000 and for the period October 2000 to May 2001. The MOPT has furnished the requisite information.

7. A joint hearing in this case was held on 14 May 2001 at the MOPT and this case was taken up along with the proposal of the MOPT for revision of vessel-related charges. At the joint hearing, the following submissions were made with reference to the instant case:

**Mormugao Port Trust (MOPT)**

- (i). We are giving rebate for no fault of ours, the TAMP must take some decision in this regard. (In the old scheme, there was a provision for working anchorage; it is not there now.)
- (ii). We have to allow a vessel to enter; otherwise, they cannot register arrival and ask for the berth, etc. We cannot keep them outside.

**Goa Chamber of Commerce and Industry (GCC)**

- (i). The ELT formula is perfect. There is a 2.83 days for 'slack'. The MOPT is exaggerating.
- (ii). The traffic has increased and the port has earned more than Rs.2 crores as premium.
- (iii). The MOPT has not updated the cut-off figure by taking into account the rolling five-year average. The same shall be done with effect from 1 April 2001 as stated by the MOPT.

8. Even as this case was being processed, the MOPT has been regularly sending communications every month intimating the performance of the ELT Scheme. The emphasis in all these communications has been the 'notional loss' to the MOPT due to operation of the revised ELT Scheme vis-à-vis the original Scheme.

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and based on the collective application of mind, the following position emerges:

- (i). Under the original ELT Scheme, the Port was earning a premium on almost all the vessels loaded at the MOHP. At the time of revision of the ELT Scheme, the Port had also pleaded for protecting the revenue earned out of the original ELT Scheme. This Authority did not agree to this request.
- (ii). The financial loss reported by the MOPT is with reference to loss of premium it would have earned if the original ELT Scheme had continued. The net earnings out of this scheme are no doubt below the earnings the MOPT would

have achieved if the original scheme had continued. In absolute terms, however, the revised ELT Scheme has not resulted in any financial loss to the MOPT.

- (iii). As has been mentioned earlier, the 'notional loss' reported by the MOPT is with reference to what the Port would have earned under the original ELT Scheme. It cannot really be called a loss. The notional loss indicated by the Port only shows the quantum of reduction in what can be called an unjust enrichment to the Port. It is noteworthy that the issue of protecting the revenue from the original ELT Scheme was specifically considered by this Authority while introducing the revised scheme. It was then decided that revenue from the original scheme could not be taken as a base for protection. That being so, determination of (notional) financial loss with reference to the original scheme is irrelevant, and does not stand scrutiny.
- (iv). One of the reasons for the 'notional loss' cited by the Port is that the existing scheme is not applicable to the working anchorages. The issue of inclusion of the time taken for transshipment at midstream in the ELT Scheme was specifically considered by this Authority at the time of introducing the existing scheme. In the proceedings relating to that case, the MOPT had stated that this operation be excluded from the ELT Scheme since delays in transshipment would not affect other incoming / outgoing vessels. The GMOEA had also agreed with this. Accordingly, it was decided that the Scheme would encompass only the period from entry of the vessel into the Port to its exit from the berth. No change is, therefore, called for in respect of this provision.
- (v). As has already been mentioned, the loss reported by the MOPT is with reference to the 'loss' of additional premium it would have earned under the original ELT Scheme and the (notional) loss on working anchorages.

The position reported by the MOPT every month reveals that out of 160 vessels handled at the MOHP during October 2000 – May 2001, the MOPT has had to pay the rebate on berth hire only in 50 cases. The net additional earning to the port on account of operation of this scheme is around Rs. 81 lakhs for this period. That being so, there is no reason to apprehend that the introduction of ELT Scheme has affected for Port's financial position adversely.

- (vi). The Vessel Related Charges at the MOPT have recently been revised. The Income from the ELT Scheme has been considered under vessel related activity. This had to be done since some of the expenditure relating to performance improvements at the MOHP had been considered at the time of revision of Cargo Related Charges. The MOPT has already been advised to maintain a separate account of income and expenditure relating to the ELT Scheme so that a clear picture can emerge of the net impact on the port as a result of productivity improvements. In any case, berth hire charges of the MOHP have recently been revised upwards by 15%. This will enable the MOPT to levy premium and allow rebate, as the case may be, on the revised berth hire. Considering the trend in the past and recognising the productivity improvements in the last 5 years, the future trend indicates that the cases where rebate is to be allowed by the Port will be less than the cases where the port can charge premium. That being so, the additional net income from the ELT Scheme can only be expected to go up in the future. It is noteworthy that this position had also been recognised by the MOPT while estimating income for the exercise relating to revision of Vessel Related Charges. The MOPT had itself projected net income (i.e. Premium less rebate) from the ELT Scheme as Rs. 245 lakhs for each of the years 2001-02 and 2002-03 at the pre-revised rate of berth hire and anchorage fees.
- (vii). The MOPT's request to exclude pre-berthing detention has already been considered by this Authority while framing the revised ELT Scheme. Both the

MOPT and the users agreed that the Scheme should be applicable to anchorage charges also. The MOPT's request to exclude some delays in pre-berthing was not agreed to, since such delays were also considered in the 5-year average against which the actual performance would be measured.

- (viii). The cut-off period has been prescribed based on the performance achieved during the past 5-year period. The average pre-berthing detention time prescribed in the cut-off limit includes delay on account of consolidation of cargo. It can be reasonably presumed that delay on account of consolidation of cargo had occurred in the past also since such delays have been (and, are) a part of the shipping trade. The GMOEA's arguments that the port users are largely the same over the last five years; and, they are responsible entities operating with commercial considerations are relevant in this context. Further, a ship-owner may not like to delay his ship at the port only to take advantage of the ELT Scheme. The benefit of rebate in berth hire cannot come anywhere near the standing cost of the ship. Since the actual performance is compared with the cut-off limit, the MOPT cannot reasonably seek exclusion only of the delay on account of consolidation of cargo from the actual performance.
- (ix). The pre-berthing detention has two components viz. delay on account of port and delay on account of users. The MOPT's request to exclude pre-berthing detention can be justified if it is found that the delay on account of users forming part of pre-berthing detention time prescribed in the cut-off limit varies significantly from similar delay in the actual performance and such variation is disproportionate with the overall trend of pre-berthing detention time.
- (x). Based on a 5-year average pertaining to the period from October 1995-May 1996 to October 1999-May 2000, the pre-berthing detention time in the cut-off limit in the ELT Scheme has been prescribed at 2.83 days. This comprises 0.86 day of delay on account of port and 1.97 days of delay attributable to users (which includes 1.87 days of delay on account of non-stacking of cargo). The data for the pre-berthing detention period October 2000 to March 2001 (i.e. the period after introduction of the existing ELT Scheme) furnished by the MOPT indicates an average pre-berthing detention time of 1.80 days. This includes 0.46 day of delay attributable to the port and 1.34 days of delay attributable to users. Non-stacking of cargo has reportedly contributed to an average delay of 1.22 days.

With reference to the cut-off limit, there is definitely a reduction in the pre-berthing detention time during the period October 2000 to March 2001. The share of delay attributable to users is about 69% in the cut-off limit prescribed; whereas it has been observed that its share in the pre-berthing detention time during the period October 2000 to March 2001 is about 74%. This shows that the reasons attributable to users have contributed marginally higher to the pre-berthing detention time during October 2000 – March 2001 when compared with the 5-year period average. Nevertheless, inclusion of pre-berthing detention in the Scheme has not put the MOPT in a disadvantageous position. During the period from October 2000 to March 2001, there has been an average slack of about 1 day available in the pre-berthing detention component of the MOPT, which it could have utilised to compensate (even) if there was any deficiency in the loading performance at the MOHP during the corresponding period and still would have turned around vessels within the cut-off time limit prescribed. That being so, there appears no reason to exclude the pre-berthing detention period from the ELT Scheme on the ground that it causes an adverse impact on financial position of the MOPT.

- (xi). The possible delay in aggregating cargo by the shippers can be tackled by the port operationally. The Port can admit only such vessels to enter the Port, which have adequate cargo for loading at the stackyard as certified to that effect by the concerned shippers. Further, the existing provision in the Scale of

Rates of the MOPT about levying penal berth hire charges for unauthorised occupation of the berth beyond the stipulated time period can also be suitably amended to cover the instances of vessels idling at berth for want of sufficient cargo for loading. It is noteworthy that a similar provision exists in the Scale of Rates of the JNPT to discourage idling of vessels at berths.

The MOPT is advised to examine the suggestions made above and to come up with an appropriate proposal if any amendment to the existing conditionalities in the Scale of Rates is to be made. It will be useful for the MOPT to consult its users while formulating such a proposal. It is, however, relevant here to mention that the period of idling of vessels at berths for want of cargo will continue to be accounted for while measuring the actual performance under the ELT Scheme since such delays have been reckoned with while prescribing the cut-off limit.

- (xii). The average daily loading rate during the 5-year period from 1995-96 to 1999-2000 was 47040 tonnes. Accordingly, this loading rate has been prescribed in the cut-off limit for the fair season 2000-01. When the past 5-year average loading rate exceeds 45000 tonnes per day, there is no logic in reducing the level of the loading rate to 45000 tonnes per day, just because of its stipulation in the charter deed.
- (xiii). As has been correctly pointed out by the GMOEA, the issues agitated by the MOPT in this case are not for rectification of mistakes apparent on the face of the record. The MOPT has only requested this Authority to modify the logic and approaches adopted while formulating the revised ELT Scheme. Further, the issues raised by the MOPT are not new and have been considered in the proceedings relating to formulation of the revised ELT Scheme. The information furnished by the MOPT shows that the ELT Scheme during its operation from October 2000 to May 2001 has not had any adverse impact on the financial position of the Port. That being so, there is no merit in the request of the MOPT for a review of the revised ELT Scheme.

10. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority rejects the representation of the MOPT for a review of the existing ELT Scheme.

S. SATHYAM, Chairman  
[No. ADVT/143/Extra/2001]